



Свой участок
шиномонтажа.
Обзор
оборудования

»» 98

ПРИМЕНЯЕМ НОВЫЙ УСТАВ

В связи с принятием нового
Устава автотранспорта
вносим изменения в договор
перевозки

»» 12



В каком фургоне
можно удерживать
температуру
в -30°С

»» 86

ЧЕМ ДЛИННЕЕ, ТЕМ ЛУЧШЕ?

Анализ экономической
выгоды от применения
длинномерных
автопоездов

»» 22

Зарулем

№ 2 (12) ФЕВРАЛЬ 2008

рейс

ПЕРЕВОЗКИ › ГРУЗОВИКИ › АВТОБУСЫ



сделано
в России

**ГЛАВНАЯ
ТЕМА:
ВЫБОР
МОТОРНОГО
МАСЛА**

»» 44

**ОБЗОР
РЫНКА
ЛИЗИНГА**

»» 32

IVECO DAILY
»» 78



**КОНКУРЕНТ
С ВОСТОКА** »» 66

САМК 345

WWW.REIS.ZR.RU



ПЕРЕХОДНЫЙ ВОЗРАСТ

Китайские производители без стеснения заявляют о намерении занять половину рынка тяжелых грузовиков. Один из реальных конкурентов – самосвалы САМС



**НИКОЛАЙ
МОРДОВЦЕВ,**
заместитель
главного
редактора
журнала
«Рейс»

Китайская автомобилестроительная компания из города Мааньшань – САМС, одна из самых молодых в Поднебесной, существует с 2003 года. Говорят, в производстве используют технологии Mitsubishi Fuso, с японцами заключено лицензионное соглашение на десять лет. В России на редкость серьезно взялась работать с этим китайским производителем грузовиков группа компаний «Русбизнесавто» – целенаправленно создают необходимую инфраструктуру, а не просто продают их, пользуясь возросшим спросом на любые самосвалы. Меньше чем за год у нас нашли своих покупателей более ста самосвалов САМС, и есть еще заказы. Напечатали на русском языке инструкцию по эксплуатации САМС, прогнозируя возможные поломки, завозят запчасти и создают для них склады. Двухмесячные сроки поставки узлов и агрегатов сегодня мало кого устраивают, поэтому наладили доставку DHL за пять дней. Добились, что китайцы за свой счет шлют вышедшие из строя в гарантийный период детали (гарантия невелика – 60 000 километров или 2 года), по прочим маркам эта обя-



занность висит на продавцах. Обо всех неисправностях, и небольших, и серьезных сообщают на завод. Посылают на обучение в Китай своих специалистов. Первоначально планировали отправлять ремонтников на три-четыре дня, но китайцы настояли на двухнедельной стажировке в их учебных центрах.

В Москву грузовики CAMK приходят уже с пробегом почти в 9000 километров, их гонят своим ходом из Китая

Технические характеристики	
Длина, мм	8 160
Ширина, мм	2 495
Высота, мм	3 240
Полная масса, кг	32 450
Масса перевозимого груза, кг	20 000
Объем кузова, м ³	15
Макс скорость, км/ч	90
Двигатель	Dong Feng Cummins L345 20
Рабочий объем, л	8,9
Мощность, л. с. при об/мин	345 при 2 200
Крутящий момент, Н.м при об/мин	1 350 при 1 300 – 1 500
Коробка передач	9-ступенчатая, Shaanxi 9JS150T
Сцепление	Одноступенчатое, диафрагменное
Замедлитель	Заслонка на выпуске
Ведущие мосты	С разнесенной главной передачей, с блокировками дифференциалов
Топливный бак, л	350
Ходовая часть	Подвеска спереди и сзади – ресорная; тормоза барабанные с пневмоприводом и ABS; шины 12,00 R20
Цена, руб.	1 885 000

через Забайкалье. Давно замечено – перегонщики любят сбиваться в бригады. На доставке китайцев у «Русбизнесавто» работают водители из Павлово-на-Оке, когда нет столь дальних поездок, они берутся и за перегон ПАЗиков. По их рассказам, почти год, что гоняют CAMK, не было случая, чтобы машину приволокли на веревке. У отечественных грузовиков статистика хуже. А ведь на таком маршруте может вылезти не одна болячка... Единственное на что жалуются – нет автономки, в холода на стоянке приходится бессмысленно жечь солярку, прогревая кабину, но оказывается, как опцию все же предлагают Webasto китайского производства.

Двигатель

Кто ожидал увидеть под кабиной японский лицензионный двигатель - будут разочарованы, на CAMK применяется более 20 моделей и модификаций двигателей различных производителей. Здесь стоят 8,9-литровые Cummins модели L345 20. В сравнении с другими моторами CAMK с Cummins выигрывает в России предсказуемостью. Не то, что он значительно лучше распространенного в Поднебесной Weichai – лицензионного Steyr WD615, просто в Россию американские дизели пришли гораздо раньше, работает представительство, создано совместное предприятие с КамАЗом, налажен сервис и снабжение запчастями. А, кроме того, в конструкцию

двигателя и его технологии китайские рационализаторы не вносят никаких сомнительных усовершенствований. Это действительно Cummins, только пекинского производства, иначе на клапанных крышках было бы написано не только DongFeng, но и еще что-нибудь. В России четырех и шестицилиндровые Cummins серии «В» объемом 3,9 и 5,9 литра ставят на некоторые модели КамАЗов, ПАЗиков и ЗиЛов. Сборка бразильская или китайская, но особой разницы между ними наши эксплуатационники не заметили, все ходят одинаково хорошо.

Моторы серии «L» объемом 8,9 литра схожи по конструкции с рядными 8,3-литровыми «шестерками» модели С 8,3 образца 1996 года, только увеличен со 135 до 144,5 мм ход поршня, при этом диаметр цилиндра остался прежним - 114 миллиметров. Уровень мощности един и для самосвалов, и для седельных тягачей – 345 лошадиных сил и момент 1350 Н.м. Вполне неплохо для такого объема, хотя европейцы снимают сил на 30–40 больше, но это во многом зависит от настройки давления турбокомпрессора и всей топливной системы. Ресурс этих моторов при использовании нормальной солярки превышает миллион километров, хотя по силам и большие пробеги. Если надо, они вполне понятно и легко ремонтируются, не создают каких-то загадок. Конструкция этих двигателей

традиционна для Cummins середины 90-х: чугунные блок и головка, нижний распредвал с приводом от шестерен переднего расположения, штанги и роликовые толкатели, сухие гильзы, четыре клапана на цилиндр и, конечно же, механический ТНВД. Вот только такие моторы с января наступившего года уже нельзя ввозить в Россию – они в исполнении Евро-2, теперь двигателям нужно соответствовать более жестким нормам токсичности. Однако наивно полагать, что введение норм Евро-3 остановит китайцев на границе. Российский рынок для них весьма перспективен, да и у нас желающих торговать с автопроизводителями КНР, становится все больше. У китайцев есть достойная замена этим моторам, у них тоже с 1 января 2008 года вводятся Евро-3. В новые для нас нормы моторы вгонят установкой ТНВД с электронным регулятором, подправят экологию рециркуляцией отработавших газов. В США, откуда они родом, этот уровень прошли лет десять назад.

И все же не верится, что у китайцев с их молодым автопромом нет проблем с качеством. Конечно, есть, и у двигателя в том числе, но с навесным оборудованием: то выкрашивается пластмасса на верхних кромках лопастей вентилятора, то потеют, но явно не текут радиаторы системы охлаждения, то отказывает реле включения спирали нагрева воздуха при холодном пуске. Кстати, говорят, при тех 15-градусных морозах, которые были в начале зимы, моторы Cummins легко заводились без подогревателей.

Еще одно открытие – на всех ранее виденных разнокалиберных «китайцах» кажется, что глушитель и трубы свернуты из нержавеющей листа. По блеску хрома – все сходится, но откуда же тогда у CAMK с пробегом в 10–15 тысяч на них берутся пятна коррозии?

Топливный бак стальной, емкостью в 350 литров, при расходе груженого автомобиля 35–40 литров на сотню, должно хватить почти на тысячу километров. За смену столько на самосвале не изъездить. Рядом с баком на раме смон-



Моторы серии «L» укладываются в нормы Евро-2, а «iSL» в Евро-3



Топливный фильтр-отстойник с датчиком воды, но без электроподогрева



Cummins серии «L» – компактный, мощный и легкий, его масса 650 кг



Расширительный бачок упрятан под левым задним углом кабины



Вентилятор с вязкостной муфтой установлен на переднем носке коленвала



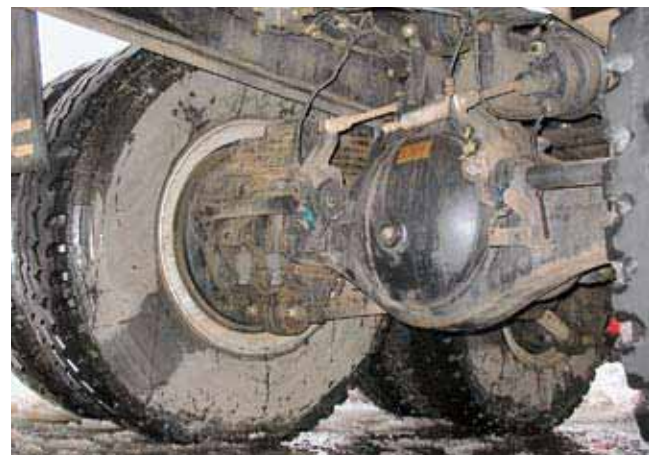
Хорошо, если кусок пластмассового пропеллера не протаранит радиатор



Периодичность замены масла и фильтров – 10 000 километров



Удивительно, насколько быстро покрываются коррозией выхлопные трубы



У ведущих мостов отличный клиренс 330 мм и очень удачно, в лонжеронах рамы спрятаны тормозные камеры



Кардан крепится по-европейски, на торцевых шлицах и четырех болтах



К гайкам стремянок нужно подбирать с низу. Штанги на сайлент-блоках



Просвет под передней балкой 300мм, к стартеру подбираются только снизу

тирован топливный фильтр-отстойник. Если не присматриваться, можно перепутать с немецким Serag, но у того и через десять лет не бывает штуцеров с такой рыхлой ржавчиной.

Трансмиссия

Если лицензионные моторы у CAMC можно считать беспроблемными, то о сцеплении такого не скажешь, возможно, это всекитайская беда. И на маленьких JAC, и на тяжелых Shaanxi, несмотря на разную конструкцию, сцепление долго не служит: быстро теряют упругость нажимные пружины,



Оборвалась муфта выжимного подшипника и диск сцепления сгорел

«замыливаются» накладки. У CAMC применено современное однодисковое сцепление с диафрагменной корзиной, но клинит выжимной подшипник, разрушается его муфта, пневмоусилитель в гидроприводе быстро становится негерметичным, или его поршень, зарастая грязью, теряет подвижность. Ждать, пока китайцы научатся делать сцепление, нашим перевозчикам некогда, да и менять недешевое «шило на мыло» желающих немного. Проще пристроить что-то похожее и проверенное. На CAMC приноворились ставить ведомый диск производства Ярославского моторного завода, он чуть больше в диаметре, но можно подобрать сцепление и европейских производителей.

Похоже, других производителей коробок передач для тяжелых грузовиков, кроме Shaanxi, в КНР нет. Эти 9- и 12-ступенчатые коробки выпускают по лицензии американской компании Eaton Fuller. Наиболее распространены 9-ступенчатые модели 9JS150T, их ставят и на самосвалы, и на магистральные грузовики Shaanxi, Howo, Beifang Benchi и CAMC. Основная коробка сделана 4-ступенчатой, далее количество передач

увеличивает в два раза планетарный демультипликатор, и еще есть самая низшая ступень – ползучая «черепаха». Интересная особенность конструкции этих коробок – два промежуточных вала, расположенных горизонтально, благодаря этому мощность идет двумя потоками, подшипники и зубчатое зацепление шестерен менее нагружены. Известно, что американцы редко применяют на своих КП синхронизаторы, здесь стоит только один синхрон, но большой – на демультипликаторе. Однако передачи переключаются на удивление легко и мягко, и на пустой машине, и на грузовой, вниз и вверх. Единственное, что удивляет – управление сделано тягами, как на нашем УАЗ-452, с кулисой, с множеством сочленений, коромысел и рычагов. У того же Shaanxi – одна тяга и дыра в полу кабины, как на MAN F2000, у Howo на тросах – четкий и герметичный механизм, подобный применяемому на Volvo FH и MAN TGA. Непонятно, зачем было городить такую недолговечную конструкцию. Конечно, пока нареканий на шарниры нет, но и больших пробегов у грузовиков CAMC не видно. Замече-



К тормозным камерам проще добраться при поднятом кузове



Под крышкой спрятан электро-пневматический клапан подъема кузова



Редуктор среднего моста сделан проходным, карданов всего два



Гидроусилитель руля мощный, и самое главное – сухой, без подтеков масла

но, что на первых партиях CAMC часто срезало вал датчика спидометра, но как только об этом сообщили на завод, на удивление быстро «болезнь» излечили. Быть может, со временем переделают на тросы и привод коробки, подсмотрят хотя бы у земляков?

Ведущие мосты производства CAMC, чья лицензия лежит в основе их конструкции, не известно, возможно, действительно Mitsubishi, но мосты правильные. Редуктор среднего моста сделан проходным – на весь автомобиль два кардана, есть блокировки межосевых и межколесных дифференциалов, главная передача разнесенная – со ступичными планетарными редукторами. Они позволили уменьшить нагруженность крутящим моментом полуосей и увеличить дорожный просвет под картерами. Но не все получается гладко, на только пришедших в Москву машинах подтекает масло с сальника хвостовика и с крышек ступичных редукторов, причем вентиляция картера исправна. Сальники меняют сразу же, еще на этапе предпродажной подготовки.

На ведущих мостах удачно расположены тормозные камеры – почти пол-

ностью спрятаны в лонжеронах рамы. Можно сдавать самосвал назад и не бояться свернуть их о не к месту подвернувшийся бетонный блок.

Ходовая

Замечено: у всех китайских самосвалов разных марок высокий профиль лонжеронов рамы. На ней, похоже, и не думают экономить. Здесь высота 320 мм с полками шириной 100 мм, только под кабиной делают высоту чуть поменьше. Причем рама сделана двухслойной, лонжерон в лонжероне, толщина одного 8мм, другого 6 миллиметров, итого получается 14-миллиметровый стальной бутерброд. По такой схеме строят наиболее нагруженные «лестницы» все европейские производители. И пусть у китайцев хуже сталь, чем у шведов, но с такой геометрией рамы могут оказаться одинаково прочными. Разве что снаряженная масса китайского самосвала может быть избыточной. Траверсы и кронштейны крепятся к лонжеронам заклепками и болтами.

Другой подвески, кроме рессорной, на китайском самосвале и не ожидаешь увидеть, они даже на автобусы пневмо-

Мнение

ИВАН ПЛАТОНОВ
автослесарь техцентра «Русбизнесавто», Москва

– Ремонтирую грузовики около трех лет, после окончания техникума. За это время освоил ремонт и обслуживание ходовой и трансмиссии автомобилей MAZ, Volvo, MAN. В командировку на завод CAMC, в город Мааньшань, ездил на десять дней без учета перелета. Раньше на автозаводах не был, но там поразил высокий уровень автоматизации производства, чистота и порядок на конвейере, и то, что работает он без выходных. У рабочих скользкий график, смена – с полдевятого утра до шести вечера, час обед, рядом с постами столики с чаем, но не поймешь, когда они перекуривают. Работают, как муравьи, и у каждого строго своя операция. К примеру, колесо ставят трое: один устанавливает его на ступицу, второй наживляет гайки, третий закручивает их пневмогайковёртом. Я стажировался на разных участках по сборке шасси, обучался устройству сцепления и коробки передач, устанавливал их на автомобиль. Многие крепежи они фиксируют контракцем герметиком – как на европейских грузовиках. Много лицензионных узлов и агрегатов, по всему видно, что стараются сделать современный автомобиль.



Привод насоса гидроподъемника установки от коробки передач

Стоимость деталей для самосвала САМС		
№	Наименование	Цена розничная, руб.
1	Амортизатор задний	2 800
2	Амортизатор передний	2 500
3	Балка передней оси	22 000
4	Барабан тормозной задний	5 900
5	Барабан тормозной передний	6 050
6	Блок цилиндров	123 500
7	Вал карданный межосевой	12 200
8	Вал распределительный	11 600
9	Вкладыши коленвала шатунные на одну шейку	1 300
10	Впускной клапан	950
11	Вторичный вал в сборе, главная коробка передач 9JS150T	6 100
12	Втулка шкворня	400
13	Выпускной клапан	1 050
14	Генератор	8 600
15	Гидроусилитель руля в сборе	52 500
16	Гильза цилиндра	2 300
17	Головка цилиндра в сборе	69 500
18	Датчик давления масла	1 800
19	Датчик спидометра	1 550
20	Датчик температуры воды	860
21	Диск колесный стальной в сборе	4 850
22	Диск сцепления ведомый	7 500
23	Кабина в сборе (крашенная)	620 000
24	Камера тормозная задняя правая	3 200
26	Коленчатый вал	82 300
27	Колодка задняя тормозная в сборе	3 500
28	Кольца поршневые на один поршень	4000
29	Комбинация приборов в сборе	10 200
30	Компрессор воздушный	18 700
31	Корзина сцепления в сборе	8 800
32	Корпус коробки передач 9JS150T	27 650
33	Крестовина карданного вала	2975
34	Масляный насос	9600
35	Сальник передней ступицы	550
36	Механизм переключения передач, с дистанционным управлением	9100
37	Нажимной диск сцепления	15 200
38	Накладка тормозная (комплект 8 шт.)	940
38	Наконечник рулевой поперечной тяги	2350
40	Насос топливный	6100
41	Основной кардан	18 700
42	Поворотный кулак переднего моста	7900
43	Подшипник выжимной	2800
44	Подшипник передней ступицы	2500
45	Подшипник передней ступицы	1750
46	Подшипники роликовые	4850
47	Полуось задняя	3150
48	Поршень	9100
49	Поршневой палец	750
50	Продольная рулевая тяга	4800
51	Промежуточный вал в сборе к коробке 9JS150T	7550
52	Радиатор системы охлаждения	30 000
53	Ремень привода вентилятора	1550
54	Рессора задняя в сборе	18 300
55	Рессора передняя в сборе	13 200
56	Синхронизатор коробки передач 9JS150T	9700
57	Крестовина карданного вала	2550

58	Стартер	12350
59	Стекло двери боковое	2300
60	Стекло лобовое	11150
61	Стремянка рессоры (комплект 4 шт)	1850
62	Ступица задняя в сборе	4800
63	Тормозная камера передняя	1900
65	Тормозная колодка на ведущие мосты	3500
66	Тормозная колодка в сборе (передняя)	3650
67	Тормозной барабан задний	5900
68	Тормозной барабан передний	6050
69	Турбокомпрессор	35000
70	Фара в сборе	4350
71	Фильтр топливный отстойника	700
72	Фильтр Fleetguard	690
73	Фильтр воздушный	3100
74	Фильтр масляный	2300
75	Фильтр системы охлаждения	680
76	Форсунка	5300
77	Шатун	3900
78	Штанга реактивная	5050
79	Палец передней рессоры	1350
80	Энергоаккумулятор задний	3200



Из обширной номенклатуры запчастей на складах пока самое необходимое, но расходников в избытке



Кабина со склада стоит четверть от цены автомобиля



Светотехника у самосвала всегда в дефиците



«Гофра» для подачи отработанных газов к днищу кузова несоосна



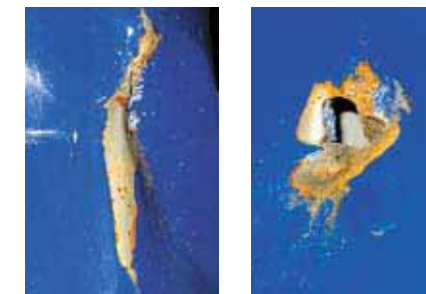
На датчике электрического спидометра свернуло приводной валик



Масло подтекает с трубок насоса подъема кабины



На побитой кабине можно легко оценить качество покраски



С такими повреждениями краска отвалится и у Mercedes. Оцинковки нет

сложный профиль, смогут ли китайцы обеспечить требуемую твердость... Еще одна особенность задней подвески – перемещения балансира ограничены мощными резиновыми буферами-отбойниками. На бездорожье они уменьшат нагрузку на сайлент-блоки реактивных штанг. Удивительно, но ни на одном мосту этого большегрузного самосвала нет стабилизатора поперечной устойчивости, а ведь на КамАЗах стоят и улучшают управляемость.

Приобретя несколько самосвалов САМС, не спешите сдавать солидолонагнетатель в металлолом – он без работы не останется. Пресс-масленки щедро рассыпаны по автомобилю, и уж пальцы рессор, шкворни будут требовать свою порцию смазки. Периодичность можно посмотреть у наших ЗиЛов и КамАЗов – через 4-5 тысяч километров, реже не получится. Но продольная тяга без масленок, да еще и наконечники не съемные, сколько она проходит по нашей грязи – не ясно, а менять придется всю в сборе. Тормозные трубки пластиковые, если не поменять вовремя силикагелевый патрон в воздушной системе, с факелом к примороженному крану лучше и не подходить.

Основной размер шин у САМС мазовско-кразовский: 12,00R20, в случае необходимости есть чем заменить. На боковине барельефом отлиты буквы

«AEOLUS» – наверное, название тамошнего шинного завода. Насколько хорошо они ходят, говорить рано, пока статистики нет. С шинами этого размера у самосвала неплохой клиренс: 450 мм до защитного листа радиатора, 300 мм до балки переднего моста и 330 мм до картеров редукторов ведущих мостов. Если на «мелких» китайских грузовиках крепление колес сделано с центровкой конусами гаек, а задних – надоевшими футорками, то на тяжелых – согласно стандарту ISO – десять гаек с плоскими шайбами и центровка по пояску ступицы. Надежное и удобное крепление, но и здесь гайки тоже надо подтягивать, уже были случаи, когда на ведущих мостах срезало шпильки, и даже лопнул тормозной барабан.

Те, кто недавно побывал в Китае, отмечают, что в стране очень много и стремительно строят, наверное, потому самосвальная установка сделана довольно добротно. Надрамник из толстого швеллера размером 190x90 мм дополнен до прямоугольной трубы вваренной вставкой, и очень часто связан траверсами. К задней части рамы его крепят длинными вертикально расположенными стальными пластинами толщиной 10 миллиметров, а впереди – стремянками. Оптимальное сочетание для самосвала – жесткий на изгиб и кручение надрамник отлично

дополняет упруго скручивающуюся на бездорожье раму. Кузов китайский, хоть и примитивен по форме – сварен из плоских панелей, но с подогревом, проведенным по продольным и поперечным ребрам днища. Сильфон подвода к кузову отработанных газов сделан съемным, распределительную заслонку китайцы почему-то, ставить не стали, как начнет таять снег, его можно удалить. Но, если не убрать, он может отвалиться и сам, крепление не надежно, а иногда и не соосно. Гофру пристроили на выход из глушителя, если прогорит – шума на улице не прибавится, но той скорости прогрева днища и температуры, что несут свободные газы, уже не хватит. У моторов с Евро-3 выхлоп еще холоднее. Значит, подогрев придется дорабатывать, повышать



У САМС свои мосты, с европейским креплением колес на ступицах



Плафон освещения кабины на потолке просто циклопических размеров



В комбинации приборов сплошь стрелки и лампочки карамельных цветов



Под креслом пассажира – маленький сейф, с выдвижным ящиком



Стилистически интерьер действительно очень схож с японскими грузовиками



Матрац спальника узок и забаррикадирован, но хорошо хоть такой есть



Кондиционер и магнитола – стандартное оснащение у многих «китайцев»



Подвеска кабины без регулировки жесткости пружин. Дешево и сердито!



Вместительный резервуар сложной формы явно подсмотрели у японцев



Подобная кулиса привода коробки передач была на «Москвич-412»



На САМС последних партий механизм подъема кабины с электронасосом



АКБ закрыты пластмассовой крышкой, не забыли и выключатель массы



Справа под кабиной нашлось место испарителю кондиционера. Очень грязно!

градус, улучшать распределение тепла, а для Северов, быть может, породить теплоизоляция. Когда ехал в карьер на пустом самосвале, обратил внимание, что кузов не гремит на кочках – в передней части он укладывается на массивную обрезиненную треугольную опору. Она исключает лишние перемещения.

Гидросистема механизма подъема кузова лицензионная HYVA, надежная, пусть и китайского производства, с передним расположением силового цилиндра. На первых партиях САМС он был установлен под кузовом, подогрева тоже не было, но как только китайским инженерам сообщили о желании россиян изменить кузов и крепление гидроцилиндра, они мигом все переделали. Управление сделано электропневматическим, и в нем обнаружилась болячка. У клапана заедает шток, и при подъеме не подается жидкость к гидроцилиндру. Но к клапану легко подобраться – шевельнул шток, и установка заработала, стоял бы он под кузовом – пришлось бы лопатой разгружать 20 тонн... На китайских самосвалах нет полого, укрывающего груз, его устанавливают фирмы, продающие автомоби-

ли или самим покупатели. Наверняка, у нас найдутся желающие перенести на кузов, под козырек и запаску. Все же на раме ей делать нечего.

Кабина

Не секрет, что в основном кабины китайских тяжелых грузовиков или лицензионные, от снятых с производства европейских автомобилей или (как мягче сказать?) «цельнотянутые» без ведома этих производителей. На презентации MAN TGX в Мюнхене осенью прошедшего года один из руководителей немецкого концерна в частной беседе рассказал, что у них есть экземпляр китайского тягача с пиратской копией кабины MAN TGA. Автомобиль, еще стоящего на конвейере у немцев! Судиться бесполезно, КНР не подписала международную Конвенцию об авторском праве.

В дизайне кабины САМС видны японские корни. Месяц назад мы знакомились с самосвалом Isuzu, и они похожи, как близкие родственники. Еще одна особенность азиатских грузовиков – даже самосвалы стараются оборудовать спальником. Хотя, когда

спать водителю, работающему на коротком плече? Наверное, есть смысл увеличить на 600–700 мм длину кузова и соответственно объем, но, видимо, и так хватает. И все же, по российским меркам, спальник у самосвала – неоспоримое достоинство. Всякое может случиться в дороге. Длина и ширина матраца спальника 220x60 см, высота от пола до потолка 157 сантиметров. На седельных тягачах кабину оснащают еще и высокой крышей, она сантиметров на 40 выше самосвальной.

Забираться в кабину не очень удобно – ступеней всего две (зато у дверей есть подсветка подножек), и нижняя находится от земли на расстоянии 760 мм. Ногю надо тянуть вверх, как на параде, стремя из стального троса не мешало бы здесь. Сами ступени алюминиевые, спрятаны в пластмассовой облицовке, хорошо сочетающейся со стальным штампованным бампером. В нем установлены фары и указатели поворотов, причем рефлекторы оснащены электрокорректором, но не все ему по силам. Были случаи, когда на техосмотре гаишники заворачивали новый автомобиль, требуя отрегулировать фары.

Приходилось крутить винты отверткой.

Рулевая колонка с механическим зажимом, в ней регулируется только угол наклона, по высоте – без вариантов. Откидывать руль при посадке-высадке неудобно, регулировкой пользуешься только когда ищешь свое, наиболее удобное положение за рулем. Непонятно, какая лицензия лежит в основе конструкции ГУР, но он очень мощный. Даже стоя на груженом автомобиле на песчаной площадке, крутя баранку, не надо подгазовывать. Сиденье без пневмоподвески, китайцы решили обойтись скрипящей пружиной с амортизатором, но регулировки достаточно широкие – и по весу, и по росту водителя. Сиденье пассажира то ли широкое полторное, то ли узкое двойное (если судить по двум ремням безопасности), без всякой подвески, под ним инструментальный ящик приличного объема. Такая емкость в России просто необходима, всегда найдется, что в нее положить. Сама кабина на пружинах и довольно трясучая на кочках – пассажиру особо не позавидуешь, но в целом не жестче, чем на КамАЗе. С ним же

Мнение

ДМИТРИЙ МАЛАХВЕЙ,
генеральный директор ООО «Русарттранс», Москва



– У нас небольшая организация, самосвалы нужны для перевозки различных сыпучих строительных грузов. Европейские грузовики нам пока не по карману, и спору нет – они гораздо лучше китайских и российских автомобилей. Если сравнить с 20-тонными КамАЗами и МАЗами, то САМС почти на полмиллиона дешевле, в начале осени 2007 года нам он обошелся в 2 100 000 рублей. На полгода больше у нас работает КамАЗ-65115, мотор гораздо слабее китайского, а расход топлива выше. На САМС мы списываем 35–38 л/100 км, на КамАЗ до 50 литров, при этом «китаец» пока не ломается. На КамАЗе замучили пластины привода ТНВД – какие не ставили, все лопаются. На САМС гораздо лучше условия работы водителя, кабина удобная, даже с кондиционером. Присматриваемся к опыту других перевозчиков, но, похоже, мы в числе первых, купивших САМС. Посмотрим, может быть, мы приобретем еще несколько таких самосвалов.



На китайскую гидравлику HYVA, у перевозчиков особых жалоб нет

сопоставим и уровень шума в кабине, а ведь у китайцев есть все условия, чтобы сделать в машине тише. Наверняка наш бывалый водитель проложит пол дополнительным слоем пенополиэтилена или войлока.

В сравнении с виденными ранее Isuzu, Shaanxi, и тем более выставочными КамАЗами, приятно удивила качеством обивка кабины и панель приборов. Она мягкая, то ли на стальном, то ли на пластмассовом каркасе, не скрипит

и по всему сопоставима с хорошей европейской. Печка мощная, но под панелью как-то странно проложены воздуховоды, переключив подачу воздуха на обогрев ног, на боковые стекла не дует вообще, и наоборот. Промежуточные положения заслонок не понятны. Летом большим подспорьем в непростом труде водителя станет кондиционер. Но болты крепления его теплообменника длиннее, чем нужно, на конвейере их вкручивают, не задумываясь, и потому заминают оребрение сот.

Хотя китайскую электронику можно встретить в торговых центрах любой страны, на щитке САМС сплошь стрелочные приборы и контрольные лампочки, и нет даже маленького дисплея. О достижениях КНР в этой области напоминает недорогая магнитола и электростеклоподъемники в дверях, на российских грузовиках подобного не увидишь. И нигде нет такого огромного потолочного плафона освещения кабины – он площадью с наш журнал, а внутри спрятана мощная люминесцентная лампа. Включить вечером – будешь сидеть, как в витрине, но легко можно читать. Место для книг, инструкции по эксплуатации и путевой документации выделено отдельно – два ящичка на моторном тоннеле и еще один на полке над ветровым стек-

лом. Бессмысленно ждать от китайцев оцинковки панелей кабины, но зато на всех автозаводах введено катафорезное грунтование. Чтобы понять, насколько такая технология необходима автомобилю, достаточно вспомнить, как долго сопротивлялись ржавчине «Жигули» или переднеприводные ВАЗы. На «восьмерках» дыры в порогах и дверях появлялись гораздо позже. Качество окраски кабины САМС можно оценить как весьма высокое, красят даже лучше, чем турецкие грузовики Ford Cargo, но сложнее подбор цвета к поврежденным панелям. Коррозионная стойкость лакокрасочного бутерброда в колесных арках подстрахована пластмассовыми подкрылками, брызговики за передними колесами тоже из пластика.

Механизм подъема кабины снабжен гидроцилиндром и гидрозамками. С уплотнений трубок ручного насоса подтекало масло, подтягивание соединений ничего не меняло, когда весть об этом дошла до китайцев, они не только устранили течь, но и поставили параллельно электронасос. Как на хорошей иномарке. Но теперь стал залипать концевик на гидроцилиндре – что взять с молодой китайской поросли...

Фото Алексея Панферова

